TREŚĆ:

OD ADMINISTRACJI BIULETYNU.

Do numeru 15 dołączyliśmy blankiet nadawczy na konto nasze w PKO. Nr. 204.415. Prosimy naszych prenumeratorów o wysłanie zalegającej prenumeraty za II. kwartał roku bieżącego, jak również i prenumeratę za kwartał III. Zmuszeni jesteśmy uprzedzić, że niewpłacenie prenumeraty przed rozpoczęciem III. kwartału spowoduje wstrzymanie dostarczenia Biuletynu.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 15 czerwca 1934 r. | NR. 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Dnia 15 czerwca 1934 r. zginął w Warszawie od skrytobójczej kuli

ś. p.

Generał Bronisław Pieracki

Minister Spraw Wewnętrznych

Wydawnictwo nasze łączy się w powszechnej żałobie i składa hołd pamięc Zmarłego

NOWE PODSTAWY PRAWNE POBIERANIA OPŁAT PORTOWYCH W GDYNI

W dniu 15 marca 1934 r. została wydana nowa ustawa o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. nr. 32, poz. 286). Ustawa ta stanowi poważny krok naprzód w warunkach pracy portu w Gdyni, gdyż stwarza zupełnie nowe podstawy dla jego rozwoju. Polityka opłat portowych jest jednem z głównych, jeżeli nie najgłówniejszem, narzędziem polityki eksploatacji portu wogóle. Zagadnienie komercjalnej, elastycznej eksploatacji portu handlowego sprowadza się w głównej mierze do elastycznej polityki opłat portowych. Port w Gdyni posiada bezpośrednią administrację państwową i w tych ramach ustrojowych obraca się z natury rzeczy gestja jego zarządu, której cechą charakterystyczną jest wspólny dla wszystkich urzędów państwowych centralizm.

Wszystkie porty, rywalizujące z portem w Gdyni, a więc porty w Szczecinie, Hamburgu, Bremie, pozatem port w Gdańsku, posiadają administrację, których punkt ciężkości leży w samym zarządzie portu i które z natury rzeczy wolne są od instancyjnego sposobu eksploatowania portu i mają możność prowadzenia elastycznej, komercjalnej polityki eksploatacji, a temsamem mogą stosować skuteczniej, aniżeli porty państwowe, opłaty portowe, jako narzędzie swej polityki eksploatacyjnej.

Sąsiedni port polskiego obszaru celnego — Gdańsk ma z tytułu swej autonomicznej administracji portowej możność podejmowania decyzyj natychmiastowych, o ile chodzi o wprowadzenie zmian w opłatach portowych, nie wyłączając całkowitego zwolnienia. Wypadki takie, że Rada Portu w Gdańsku podejmowała natychmiastowe decyzje są znane; tak samo dzieje się i w portach niemieckich.

Centralizm dotychczasowego systemu obowiązującego w Polsce (rozp. z 21. I. 1932 r. Dz. U. R. P. nr. 13 poz. 83) był szczególnie jeszcze dlatego uciążliwy, że u władz centralnych nie była skoncentrowana decyzja w ręku jednego resortu, lecz wysokość opłat portowych ustalał Minister Przemysłu i Handlu, w porozumieniu z Ministrem Skarbu. W takich warunkach nie mogło być mowy o tem, aby port w Gdyni funkcjonował „komercjalnie".

W dniu 8 maja 1934 r. wydał Minister Przemysłu i Handlu rozporządzenie „o opłatach portowych, pobieranych w państwowych morskich portach handlowych, oraz o ustaleniu taryfy niektórych z tych opłat". Rozporządzenie to daje przepisy wykonawcze do wyżej omówionej ustawy oraz ustala wysokość poszczególnych opłat.

Wypada więc wyjaśnić, jakim zmianom uległy opłaty portowe w Gdyni oraz w jakim stopniu rozporządzenie ministerjalne wprowadza komercjalizm do portu, inaczej mówiąc, jak dalece skorzystał Minister Przemysłu i Handlu z prawa cedowania swych uprawnień Dyrektorowi Urzędu Morskiego.

Rozporządzenie, idąc po linji ustawy, która komasuje większość opłat portowych w kilku opłatach zasadniczych, przewiduje:

1. opłaty za wejście i wyjście (tonażowe),
2. opłaty za postój statku (postojowe),
3. opłaty przystaniowe,
4. opłaty za wyładowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerów),
5. opłaty od ładunku,
6. opłaty za służbę pilotową,
7. opłaty ryczałtowe.

Rozporządzenie przewiduje stawkę za 100 kg, a nie jak dotychczas za 1000 kg, co ma dla ruchu drobnicowego duże znaczenie i stanowi realizację naszego wniosku do władz.

Wprowadzono dwie zmiany w dotychczasowych opłatach, mianowicie zniesiono opłaty pasażerskie od żeglugi dalekiej, utrzymując jedynie opłaty od żeglugi przybrzeżnej. To zniesienie opłat pasażerskich od żeglugi dalekiej nie stanowi ulgi specjalnej, gdyż dotychczasowa opłata w wysokości 0,50 zł nie ciążyła specjalnie na tej dziedzinie żeglugi, zniesienie opłat pasażerskich stanowi komasację tych opłat w opłatach za wejście i wyjście, które uległy znacznej zwyżce, gdyż zostały podniesione z 0,06 zł od tony na 0,08 zł od tony przy statkach próżnych, z balastem i wyładujących resp. załadujących do 25% pojemności netto oraz od statków pasażerskich; zaś z 0.12 zł od tony na 0,16 zł od tony od statków, wyładujących resp. załadujących powyżej 25%. Zwyżka wynosi więc w obydwu wypadkach 33,3%, czyli że jest dość znaczna.

Sfery gospodarcze, dowiedziawszy się o projektach podwyżki opłat tonażowych, wskazały na to, że — podwyżka będzie niepopularna u zagranicznych armatorów. Zadecydowała tu jednakże niewątpliwie konieczność zrównania opłat portowych w Gdyni i Gdańsku w wyniku umowy, zawartej we wrześniu r. z. między Polską a W.M. Gdańskiem, a przewidującej zrównanie opłat portowych w obydwu portach polskiego obszaru celnego, co zostało dokonane w dniu 1. XI. 1933 r. Od tego czasu mają obydwa porty równe opłaty portowe, gdyż opłaty za wejście i wyjście w Gdańsku zostały obniżone z 0,13 zł resp. 0,21 zł na 0,07 i 0,13 zł, co odbijało się poważnie na budżecie portu gdańskiego, jak wiadomo , w połowie czerpiącego na pokrywanie swych deficytów z polskiego skarbu, a w połowie z senatu gdańskiego. Podwyżka o 33,3% opłat za wejście i wyjście w obydwu portach ma równoważyć częściowo niedobór, powstały przez znaczne zniżenie w dniu 1. XI. 1933 r. opłat w Gdańsku.

Obecnie spotykają się opłaty za wejście i wyjście w Gdyni i Gdańsku „na połowie" drogi, gdyż mniejwięcej o tyle podwyższono opłaty w Gdyni, o ile obniżono opłaty w Gdańsku (w stosunku do stanu z przed 1. XI. 1933 r.), gdyż opłaty w Gdańsku wynoszą od 28. V. 1934 r. 0,092 zł resp. 0,175 zł od tony.

Inne opłaty portowe, a więc w szczególności opłaty od ładunku, nie uległy w Gdyni zmianie.

O ile chodzi o scedowanie przez Ministra Przemysłu i Handlu jego uprawnień w zakresie ustalania opłat portowych Dyrektorowi Urzędu Morskiego, to rozporządzenie postanawia, że „w wypadkach gospodarczo uzasadnionych Dyrektor Urzędu Morskiego może stosować zniżki taryfowe w granicach do 25% taryfy niniejszej". W praktyce chodzi tutaj w pierwszej linji o opłaty ładunkowe oraz o opłaty za wejście i wyjście od statków linij regularnych.

Obok węgla, złomu, żelaza oraz drzewa, które mają stawki specjalne (grupa A — węgiel; grupa C — złom, żelazo; grupa F — drzewo) dzielą się wszystkie towary na cztery grupy (B — 0,025 zł, D — 0,05 zł, E — 0,075 zł i S — 0,10 zł od 100 kg). Uprawnienie Dyrektora Urzędu Morskiego sprowadza się więc w praktyce do możności przenoszenia towarów do bezpośrednio niższej grupy. Praktyka życia wykaże, jak dalece decyzja ta była trafna.

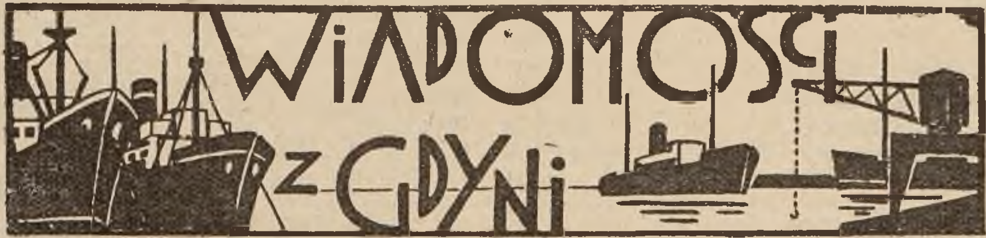
Przy tej okazji nie sposób pominąć refleksji, z jaką spotkało się to uprawnienie, udzielone przez Ministra Dyrektorowi Urzędu Morskiego, u sfer gdańskich. Zostały one tak zaniepokojone tym faktem, że pisma gdańskie poczuły się w obowiązku uspokoić swoich czytelników i wyjaśnić im, że wszystko jest w porządku, o ile chodzi o umowę polsko-gdańską. Otrzymując prawo udzielania 25% zniżki, otrzymuje zarząd portu gdyńskiego zaledwie część tych uprawnień, które zarząd portu gdańskiego od samego istnienia Wolnego Miasta posiada, gdyż Rada Portu w Gdańsku ma prawo ustalać we własnym zakresie wy-

sokość opłat portowych, zmieniać je, znosić i znowu wprowadzać.

Wydaje się jednak, iż z uwagi na umowę polsko-gdańską może Dyrektor Urzędu Morskiego faktycznie korzystać ze swego uprawnienia tylko w wypadkach, gdy będzie chodziło o zwalczanie konkurencji portów obcych lub utrzymanie towaru, grawitującego ku drodze lądowej.

Nowe rozporządzenie o opłatach portowych, mimo że przynosi dość znaczną zwyżkę opłat obciążających statek i stanowi zapoczątkowanie tej polityki, jaką należałoby konsekwentnie kontynuować w celu doprowadzenia zarządu portu do tego stopnia sprawności, jaki posiadają porty w zupełności skomercjalizowane.

Dr. B. Kasprowicz.



ZAMORSKIE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU RB.

Zamorskie obroty towarowe w maju rb. utrzymują się mniejwięcej w normach kwietniowych. W porównaniu do obrotów tego samego miesiąca r. ubiegłego wykazują natomiast wzrost o 137.726 t., z czego przypada na import 27.900 ton i na eksport 109.827 t. W miesiącu sprawozdawczym osiągnięto obrotu towarowego z zamorzem 619.600 t., w tem w przywozie 93.120 t. i w wywozie 526.481 t.

Analizując obydwie pozycje obrotu -- przywóz i wywóz należy podkreślić co następuje: W przywozie wzrost wykazują towary: tytoń — 1.205 t. (472 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.414 t. (1.118 t.), nasiona oleiste — 6.008 t. (4.271 t.), piryty — 5.805 t. (5.525 t.), złom żelazny — 43.680 t. (30.636 t.), spadek natomiast: owoce świeże — 2.540 t. (2.687 t.), fosforyty — 8.263 t. (8.894 t.), skóry — 2.679 t. (3.496 t.), bawełna i odpadki — 8.594 t. (9.125 t.) i wełna — 1.282 t. (2.214 t.); inne towary utrzymały się w normach kwietniowych.

W wywozie daje się zauważyć wzrost towarów masowych za wyjątkiem węgla. Znaczny wzrost wykazują: cukier — 17.741 t. (4.639 t.), skóry — 28.969 t. (14.604 t.) i szyny kolejowe — 5.111 t. (2.101 t.), a ponadto takie artykuły jak bekony, jaja, koks, wyroby stalowe i żelazne, celuloza oraz papa, tektura i papier.

Spadek wykazują jedynie makuchy 3.217 t. (4.058 t.), węgiel eksportowy 428.978 t. (440.928 t.) i bunkrowy 14.259 t. (14.444 t.) W miesiącu sprawozdawczym brak jedynie pozycji nawozów azotowych.

Szczegółowy obrót towarów z zamorzem ilustruje następujące zestawienie:

IMPORT	w tonach
ryż	11
owoce świeże	2.540
owoce suszone	128
orzechy i migdały	16
korzenie	53
kawa, kakao, herbata	564
tytoń	1.205
napoje alkoholowe pr. wina	7
śledzie	13
fosforyty	8.263
żużle Thomasa	573
sadze	31
tłuszcze zwierzęce sur.	1.414
skóry	2.679
nasiona oleiste różne	6.008
oleje i smary	113
żywica	229
kauczuk	1.394
wyroby gumowe	43
tłuszcze i oleje roślinne	372
asfalt	24
garbniki	936
farby	6
ruda żelazna	365
piryty	5.805
złom żelazny	43.680
miedź	929
cyna	5
metale różne	127
wyroby stalowe i żelazne	424
masz., apar. i części	172
samochody i motocykle	56
szmaty	633
celuloza	759
papa, tektura, papier	956
bawełna i odpadki	8.594
juta	879
len, konopie, sizal itp.	168
wełna i odpadki	1.282
różne	1.664
Razem	93.120

EKSPORT	w tonach
ryż	8
mąka ryżowa i pastewna	610

cukier	17.741
napoje alkoholowe	104
sól	267
bekony	2.286
wędliny	268
ptactwo bite	102
jaja	3.032
makuchy	3.217
skóry	87
deski i łaty	28.969
bale i słupy	450
wyroby z drzewa	431
klepki	141
dykty	526
meble gięte	207
wyroby koszykarskie	29
węgiel eksportowy	428.978
węgiel bunkrowy	14.259
koks	9.091
saletra	328
soda	807
karbid	108
salmiak	37
biel cynkowa	244
szyny kolejowe	3.111
wyroby stalowe i żelazne	1.826
cynk	418
blacha cynkowa	225
ruda manganowa	665
celuloza	1.150
papa, tektura i papier	1.552
bawełna	42
materjały i wyr. włókien.	627
różne	2.538
Razem	526.481

Ruch statków w maju jest o tyle charakterystyczny, że wykazuje, tak pod względem ilości statków, jak i ich pojemności, na wejściu — spadek a na wyjściu — wzrost w porównaniu do kwietnia r. b. Mianowicie: zawinęło do portu gdyńskiego 405 statków o pojemności 350.224 t. r. n. wobec 434 statków o tonażu 356.791 t. r. n. w miesiącu kwietniu r. b., a wyszło w morze 416 statków o tonażu 356.968 t. r. n. wobec 411 statków o pojemności 338.523 t. r. n. w kwietniu r. b.

Porównywując ruch statków w maju r.b. z tymże samym miesiącem roku ubiegłego, stwierdza się znaczny wzrost, tak co do ilości statków, jak i ich tonażu, bowiem w maju r. 1933 zawinęło do portu 372 statki o tonażu 262.957 t. r. n., i wyszło zeń w morze 375 statków o pojemności 268.071 t. r. n.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w maju wynosi 864,8; średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 47 i średni postój statku — 68,7 godzin.

Udział poszczególnych krajów w ruchu statków w maju r. b. ilustruje poniższa tabela:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	38	41.300	41	43.270
W. M. Gdańsk	2	1.493	2	1.493
Anglja	20	29.527	20	32.989
Czechosłowacja	3	663	3	663
Danja	56	45.893	52	41.294
Estonja	10	4.282	8	3.276
Finlandja	14	16.897	11	13.822
Francja	2	1.610	1	814
Grecja	5	11.922	4	9.305
Holandja	13	8.247	13	8.247
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	5	2.450	5	2.450
Niemcy	74	43.800	79	46.727
Norwegja	24	18.434	25	18.478
Stany Zjedn. Am. P.	8	25.215	8	25.215
Szwecja	123	79.743	133	81.165
Włochy	6	16.786	8	23.060
Węgry	—	—	1	2.737
Z. S. R. R.	1	1.350	1	1.350
	405	350 224	416	356.968

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowuje się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajmuje bandera szwedzka, drugie — niemiecka, trzecie — duńska, czwarte — polska, piąte — angielska i t. p. Należy zauważyć, że bandera polska z miejsca drugiego, jakie prawie zawsze dotychczas zajmowała, przesunęła się w miesiącu maju na miejsce czwarte, co dowodzi zwiększenia się frekwencji statków niemieckich i duńskich.

W ruchu pasażerskim w porcie gdyńskim w maju daje się zauważyć, w porównaniu z kwietniem r. b., spadek zaledwie o 23 osoby. Przyjechało 821 osób w tem z Anglji — 5, Danji — 42, Finlandji — 12, Holandji — 8, Niemiec — 3, Stanów Zjednocz. A. P. — 600 i Szwecji — 131. Wyjechało natomiast 594 osoby w tem do Anglji — 207, Estonji — 3, Stanów Zjednocz. A. P. — 286, Szwecji — 2 i Rosji Sowieckiej — 96.

Ogólny ruch pasażerski wyniósł 1.415 osób.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU.

Ogólna ilość towarów przewiezionych przez statki naszej floty handlowej w ciągu maja br. wyniosła 70.835,2 ton czyli o 12.572,2 ton więcej niż w miesiącu poprzednim. Z tej ilości na wywóz przypadło 60.835,5 ton, na przywóz 9.276 ton, oraz na przewóz pomiędzy obcemi portami 723,7 ton. Oprócz tego statki Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły do Anglji 12 sztuk koni, statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego przewiozły 2.282 pasażerów i 698 worków poczty. W ten sposób przewozy floty handlowej polskiej wyrównały z nadwyżką spadek, jaki dał się zauważyć w kwietniu (9.105,5 ton).

Z powyższej ogólnej ilości towarów przewiezionych przez naszą flotę handlową na statki linji regularnych Żeglugi Polskiej

przypadło 12.405 ton, czyli o 780 ton mniej, niż w kwietniu, z tej ilości wywieziono 5.971 ton, czyli o 129 ton więcej niż w miesiącu poprzednim, oraz przywieziono 6.092 ton, czyli o 939 ton mniej niż w kwietniu, wreszcie między portami obcemi przewieziono 342 ton, co stanowi w porównaniu do poprzedniego miesiąca wzrost o 30 ton. Z powyższych liczb wynika, że tak jak w miesiącu poprzednim kwietniu, w dalszym ciągu daje się zaobserwować spadek przywozu, natomiast wywóz wykazał pewien, aczkolwiek nieznaczny wzrost.

Przewozy na poszczególnych linjach wyraziły się w liczbach następujących. Linja Rotterdamska razem 5.934 ton, z czego w wywozie 2.326 ton, w przywozie 3.041 ton i w przewozie między obcemi portami 67 ton, na linji Antwerpijskiej przewozy wyniosły 3.505 ton — w wywozie 2.049 ton, w przywozie 1.352 tony i w przewozie między obcemi portami 104 tony, na linji finlandzkiej w wywozie 1.487 ton, w przywozie 578 ton i w przewozie między obcemi portami 171 ton: wreszcie na linji Gdynia — Hamburg przewieziono razem 730 ton towarów z czego w wywozie 109 ton i w przywozie 621 ton.

Statki Polsko - Brytyjskiego T-wa Okrętowego przewiozły ogółem 7.746 ton towarów i 12 koni, co stanowi wzrost przewozów towarowych o 233 ton, wywóz koni natomiast spadł o 27 sztuk.

Z ogólnej ilości przewozów na eksport przypadło 5.736 ton, z czego z Gdyni 3.816 ton i z Gdańska 1.920 ton. Wywóz z obu portów w miesiącu maju wzrósł w porównaniu do miesiąca poprzedniego — z Gdyni o 499 ton i z Gdańska o 541 ton. Z poszczególnych artykułów eksportu z Gdyni nastąpił nieznaczny bo o 30 ton (z 1.625 ton do 1.595 ton), spadek wywozu bekonów, natomiast poważny dalszy wzrost wykazał eksport jaj z 1.171 ton w kwietniu na 1.669 ton w maju, czyli o 498 ton. Wywóz innych towarów zmian większych nie wykazał. Z Gdańska wywieziono więcej o 509 ton drzewa (1.341 ton w maju, 842 tony w kwietniu), inne artykuły eksportu utrzymały się na poprzednim poziomie. Ilość towarów przewiezionych z portów Londynu i Hull do Gdyni i Gdańska zmniejszyła się w miesiącu sprawozdawczym o 807 ton, przyczem ilość towarów, przewiezionych do Gdyni obniżyła się o 200 ton, zaś do Gdańska o 607 ton.

Statki Polsko - Transatlantyckiego T-wa Okrętowego odbyły w maju dwie podróże, jedną z Ameryki Północnej do Gdyni i drugą w kierunku odwrotnym. W związku z tem ilość tak pasażerów, jak i przewiezionych towarów wzrosła poważnie. Gdy w miesiącu poprzednim przewieziono pasażerów ogółem 259, to w miesiącu sprawozdawczym ilość ich wyniosła 907, w tem 333 do Ameryki i 577 z Ameryki. Towarów przewieziono 1.894 ton w maju (do Ameryki 718 ton i z Ameryki 1.174 ton), w kwietniu przewieziono towarów zaledwie 460 ton. Poczty przewieziono w obu kierunkach 698 worków (w kwietniu 204). Na linji Palestyńskiej tegoż Towarzystwa, pomiędzy Konstancą, a Jaffą przewieziono w maju pasażerów 2.281 w obu kierunkach, (w kwietniu 1.866), oraz towarów 381,7 ton (w kwietniu 511 ton).

4 statki Tow. Polskarob wykazały w zeszłym miesiącu ożywioną działalność, odbywając 17 podróży (w kwietniu 13 podróży) i przewożąc podczas nich 48.410,5 ton węgla z Gdyni — (w kwietniu 36.594 ton), w tem do Szwecji 38.845,5 ton (w kwietniu 27.514 ton) i do Norwegji 9.565 ton (w kwietniu 3.187,5 ton). Statki Polskarob w miesiącu sprawozdawczym zawinęły do portów następujących: Trelleborg, Malmö (2 razy), Helsingborg, Norrköping (2 razy), Gefle, Göteborg (5 razy) Slite, Stockholm, Slemmestad (2 razy) i Stavanger.

POŁOŻENIE GOSPODARCZE GDYNI W MAJU BR.

W ogólnem położeniu gospodarczem zmian nie było. Na rynku pieniężnym dało się odnotować pewne pogorszenie w wypłacalności zobowiązań wekslowych, zaprotestowano mianowicie 461 weksli na ogólną sumę zł 209.701,30, co w stosunku do miesiąca poprzedniego oznacza wzrost o 121 sztuk weksli na sumę zł 141.979,74.

6 gdyńskich instytucyj kredytowych skupiło w mies. maju br. walut i dewiz zagranicznych na sumę zł 6.156 tys. (w kwietniu 5.640 tys.) Suma wkładów w instytucjach bankowych utrzymała się na poprzednim poziomie.

W przemyśle i w handlu gdyńskim panowało w maju rb. znaczne ożywienie. Olejarnia przerobiła 3.800 t. surowca, przedewszystkiem kopra, nasion sezanu i lnu, zatrudniając pełny skład robotników na trzy zmiany. Wyprodukowany olej sprzedano całkowicie w kraju, eksportowano zaś tylko makuchy, przeważnie do krajów skandynawskich. Ceny na olej utrzymały się na wysokości poprzedniego miesiąca, natomiast ceny surowca, za wyjątkiem siemienia lnianego lekko zwyżkowały.

Łuszczarnia ryżu jest obecnie w pełni kampanji. W maju przerobiono 15 tysięcy ton ryżu, z czego wyeksportowano 1.100, resztę rozsprzedano na rynku krajowym. Ceny na surowiec, jak i na ryż wyłuszczony uległy obniżce, w związku z trudnością zbytu ryżu wskutek zmniejszającej się konsumcji.

W handlu manufakturą obroty były zadawalające, szczególnie w pierwszej połowie miesiąca. Ceny utrzymały się, przyczem

zwyżkowały modne artykuły letnie. Sklepy prosperują naogół nieźle.

Z dziedziny artykułów kolonjalnych, zwyżkowały kawa i herbata z powodu reglamentacji obrotów temi artykułami.

Obroty firm przeładunkowych i spedycyjnych zmalały nieco na skutek ukończenia sezonu transportów owoców i towarów kolonjalnych.

ROZBUDOWA PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

W maju roboty czerpalne wykonywano w basenie Prezydenta pod nabrzeża mola południowego oraz w III basenie wewnętrznym. Wyczerpano ogółem 151.132,75 m^3 gruntu, z czego 40.152,72 m^3 wyrefulowano na tereny portowe, resztę zaś, nie przydatną do refulowania, zatopiono w morzu. Pozatem wykonano ręcznie 40.000 m^3 robót ziemnych w piasku, oraz 4.048,80 m^3 w torfie, który wywieziono w morze i zatopiono.

W zakresie robót budowlanych morskich panowało również wielkie ożywienie. Na nabrzeżu Rumuńskiem wybudowano 588 m. bież. ściany nadwodnej, dla nabrzeży basenu Prezydenta wykonano 55 m. b. skrzyń żelbetonowych, dla nabrzeży 9 metrów głębokości wykonano tychże skrzyń 37 m. b. Wreszcie w basenie Nr. 5 dla firmy Paged zabito wszystkie pale dla 2 pomostów, długości 140 i 160 metrów oraz wykonano 25 proc. wszystkich wiązań.

W zakresie robót drogowych wykonano w dalszym ciągu 3.108 m^2 bruku, 311 mb krawężnika oraz 1.963 m^2 chodnika.

Przy budowie magazynów wykonano w magazynie drobnicowym Nr. 8 płytę fundamentową w części podpiwniczonej (50 m. frontu) oraz ławy fundamentowe na dług. 40 m. frontu.

W budownictwie prywatnem wykonano w wędzarni J. Konkela część dobudówki 5.4 × 10 m. oraz wyprawiono fasady.

W Fabryce Konserw Nordia - Have — otynkowano od zewnątrz budynek fabryki i stolarni, wreszcie przy budowie gmachu biurowego Funduszu Bezrobocia przy drodze Okrężnej — wykonano szkielet drewniany i mur pruski budynku o wymiarze 33,0 × 15 m.

PRACE KOMISJI TERMINOLOGICZNEJ MORSKIEJ PRZY POLSKIEJ AKADEMJI UMIEJĘTNOŚCI W KRAKOWIE.

Od dnia 11 czerwca do dnia 14 czerwca br. odbywają się w gmachu Urzędu Morskiego w Gdyni posiedzenia Komisji Terminologicznej Morskiej przy Polskiej Akademji Umiejętności w Krakowie, na których ustala się polska terminologja morska.

W skład komisji wchodzą: przewodniczący profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego i członek Polskiej Akademji Umiejętności dr. Adam Kleczkowski, zastępca przewodniczącego prezes Polskiego Związku Żeglarskiego generał Marjusz Zaruski, oraz członkowie komisji: — lektor języka angielskiego Uniwersytetu Poznańskiego dr. M. Z. Arend, przedstawiciel Polskiego Stowarzyszenia Techników inż. K. Stadtmühller, przedstawiciel Min. Przemysłu i Handlu inż. P. Bomas, kierownik Państwowego Instytutu Meteorologicznego St. Dłuski, profesor astronomji i nawigacji w Państw. Szkole Morskiej A. Ledóchowski, szef Biura Hydrograficznego kpt. mar. woj. A. Reyman, naczelnik Wydziału Administracji Morskiej Urzędu Morskiego, inż. morski, komandor Antoni Garnuszewski, kapitan portu w Gdyni komandor Gustaw Kański.

Komisja opracowała i wydała dotychczas przy pomocy Wojskowego Instytutu Wydawniczego 4 zeszyty Słownika morskiego w języku polskim, angielskim, francuskim, niemieckim i rosyjskim.

Zeszyt I i II pod redakcją inż. morskiego B. Bagniewskiego zawiera terminologię dotyczącą teorji i budowy statku, zeszyt III pod redakcją inż. morskiego komand. A. Garnuszewskiego zawiera terminologję dotyczącą omasztowania, olinowania i ożaglowania statków żaglowych różnych typów, zeszyt IV — pod redakcją inż. P. Bomasa i inż. K. Stadtmühllera zawiera terminologję dotyczącą portów i urządzeń portowych, zeszyt V jest w opracowaniu i zawierać będzie terminologję z zakresu żeglarstwa morskiego (locji).

Pozatem komisja przygotowuje materjały do dalszych zeszytów z zakresu urządzeń portowych, praktyki morskiej i komend.

PRZEDSTAWICIELE SOWIECCY W GDYNI.

Dnia 12 czerwca br. przyjechali z Warszawy do Gdyni pp. Michał Buchanow, dyrektor Przedstawicielstwa Handlowego Z. S. R. R. w Polsce oraz L. Alberg, dyrektor Towarzystwa Derutra w celu zapoznania się z portem gdyńskim oraz jego urządzeniami.

PRACE INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO W GDYNI NAD UTWORZENIEM MORSKIEGO ARCHIWUM GOSPODARCZEGO.

W tych dniach bawił w Gdyni Dr. Gülich, z Zarządu znanej instytucji kilońskiej dla badań handlu i żeglugi „Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel". Gość niemiecki zwiedził szczegółowo port gdyński oraz tutejszy Oddział Instytutu Bałtyckiego, którego kierownik

przed niedawnym czasem przeprowadzał studja w Kilonji i Hamburgu nad organizacją niemieckich instytucyj badawczo-informacyjnych w zakresie handlu zamorskiego i żeglugi.

W związku z tem warto przypomnieć, że 21 kwietnia odbyło się w Oddziale Instytutu Bałtyckiego w Gdyni zebranie dyskusyjne dla zaproszonych sfer gospodarczych, na którem kierownik Oddziału, p. B. Leitgeber. złożył sprawozdanie o Instytucie Kilońskim i podobnej instytucji p. n. Weltwirtschafts-Archiv w Hamburgu. Dyskusja, jaka następnie się wyłoniła, wykazała w całej pełni potrzebę powołania do życia wzorowej polskiej służby informacyjnej o zagranicy dla użytku sfer handlowych, któraby miała siedzibę w Gdyni. Polegałaby ona na rejestrowaniu głównych zdarzeń w polityce handlowej i morskiej obcych krajów celem zużytkowania tych wiadomości dla praktycznych celów naszego handlu, tudzież notowanie odgłosów zagranicznych o sytuacji gospodarczej w Polsce.

Ważne to zagadnienie opracowuje obecnie tut. Oddział Instytutu Bałtyckiego, który już nawiązał kontakt z szeregiem placówek naukowych i gospodarczych zagranicą dla kompletowania swoich zbiorów. Nowa placówka nosić ma nazwę „Morskie Archiwum Gospodarcze w Gdyni".



WZROST PRZEŁADUNKÓW TOWARÓW W HAMBURGU, ROTTERDAMIE I ANTWERPJI W I KWARTALE B. R.

Z opublikowanych ostatnio danych o przeładunkach towarów w 3 największych portach zachodnio - europejskich, mianowicie Hamburgu, Rotterdamie i Antwerpji, wynika, że we wszystkich tych portach nastąpił wzrost obrotów towarowych.

Pierwsze pod tym względem miejsce zajmuje Rotterdam, gdzie przeładunek przy wwozie i wywozie wzrósł o 500 tys. ton, osiągając ogólnej liczby 6,6 milj. ton, drugie miejsce zajął Hamburg, wykazując w porównaniu do I. kwartału roku zeszłego przy ogólnym przeładunku 5 miljonów ton wzrost o 420 tys. ton i wreszcie na trzeciem miejscu okazała się Antwerpja, gdzie przy ogólnym przeładunku 4,8 miljonów wzrost wyniósł około 200 tys. ton.

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU W MAJU 1934 R.

Po lekkim spadku ruchu statków w porcie królewieckim w kwietniu, w maju zaznaczyło się duże ożywienie zarówno pod względem ilości statków, jak i ich pojemności. Wzrost nastąpił również w stosunku do maja 1933 r. Ożywienie to zawdzięczać należy przedewszystkiem zwiększonemu przywozowi papierówki i materjałów opałowych.

Weszło:

maj 1934 — 201 statków o ogólnej pojemności 245.696 m³ netto,

maj 1933 — 180 statków o ogólnej pojemności 221.241 m³ netto.

kwiecień 1934 — 163 statków o ogólnej pojemności 175.951 m³ netto.

Wyszło:

maj 1934 — 191 statków (w tem 138 statków parowych, 50 żaglowców i 3 statki tankowe).

Narodowość okrętów (przy wejściu): Niemcy 177 statków o ogólnej pojemności 812.261 m³, Holandja 7 statków, Szwecja 4, Norwegja 3, Danja 3. Anglja 3, Łotwa 2, Francja 1, Estonja 1.

ROZWÓJ ESTOŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Tonaż pod flagą estońską stale się zwiększa, mimo, iż na 1. I. 1934 r. (pora zimowa) ok. 30.000 t. brutto tonażu było w stanie unieruchomionym. 1-go stycznia br. tonaż ogólny Estonji wynosił według sprawozdania związku armatorów estońskich 110.000 brutto r. t. W marynarce estońskiej płace utrzymują się na niskim poziomie, co sprzyjało powiększaniu się floty w ciągu lat ostatnich. W latach 1929, 1930, 1931 i 1932 flota estońska zwiększała się o 15.000 br. r. ton rocznie. W roku 1933 proces zwiększania tonażu uległ zahamowaniu: zwiększył się on zaledwie o 5 jednostek z 4.841 br. r. t. ogólnej pojemności.

TRIEST TWORZY WOLNĄ STREFĘ DLA AUSTRJI.

W celu przyciągnięcia ruchu tranzytowego towarów austrjackiego obrotu zamorskiego, Włochy powróciły obecnie do wykonania programu z r. 1925 — powiększenia portu w Trieście. Prawdopodobnie Punto Franco Duca

d'Aosta, już otoczony murem, zostanie wydzielony dla Austrji, jako port wolny: strefa ta będzie się ciągnąć od latarni wejściowej portu aż do trzeciego molo. Nabrzeże zostanie wykorzystane na składy drzewa; na molach już obecnie istnieją magazyny, zaopatrzone w nowoczesne urządzenia przeładunkowe. W wolnej strefie prawdopodobnie powstanie urząd celny I klasy; zarząd strefy sprawować będzie departament ministerstwa Handlu. Przewiduje się nietylko tworzenie austrjackich załóg okrętowych, lecz również ściągnięcie Austrjaków do budowy portu.

PRZED POWSTANIEM IRLANDZKIEJ MARYNARKI.

Podczas dyskusji nad budżetem ministerstwa Handlu i Przemysłu w parlamencie Wolnego Państwa Irlandji min. Lemass oświadczył, iż rząd bada sprawę organizacji marynarki handlowej. Rząd uważa, iż połowa przewozów pomiędzy Wolnem Państwem Irlandji a Wielką Brytanją, winna być dokonywana na statkach irlandzkich i że fladze irlandzkiej przypaść powinna również słuszna część przewozów ze strony kontynentu Europy.

PRZYSTĄPIENIE FLOTY TANKOWEJ WŁOSKIEJ DO POOL'U MIĘDZYNARODOWEGO.

Flota tankowa włoska, rozporządzająca statkami o łącznej pojemności 30 tys. ton przystąpiła do międzynarodowego porozumienia — (pool), w którem reprezentowane jest 98 proc. światowego tonażu tankowego, wynoszącego około 9 miljonów ton. Pool tankowy rozporządza funduszem, z którego właścicielom tanków uwiązanych wypłacane jest subsydjum w wysokości 4 szylingów miesięcznie od tony. Fundusz ten zasilany jest z wpłat 10 proc. z wpływów brutto tanków czynnych.

ZMNIEJSZENIE TONAŻU FLOTY HANDLOWEJ PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

Flota handlowa Danji, Szwecji i Norwegji uległa w ciągu roku ubiegłego dosyć poważnemu zmniejszeniu. Jest to proces obserwowany zresztą na całym świecie zmniejszania tonażu, przez pozbywanie się jednostek przestarzałych, względnie drogich w eksploatacji, przy jednoczesnem zastępywaniu skreślonych jednostek nowemi, posiadającemi udoskonalenia techniczne. Pierwsze miejsce pod tym względem zajęła Norwegja. Jej flota w ciągu roku 1933 zmniejszyła się o 50 statków o łącznym tonażu 108.207 t. r. brutto. Norwegja w tym okresie nabyła 30 statków o łącznej pojemności 89.012 ton, z czego 46.000 ton stanowią statki motorowe. Z nabytych statków 7 o pojemności 9.595 ton zbudowano na stoczniach Norwegji, 7 o pojemności 40.670 ton zbudowano w Danji, Szwecji i Holandji. Pozatem armatorzy norwescy nabyli zagranicą 16 statków używanych o pojemności 38.747 t, z czego 3 motorowce o pojemności łącznej 14.018 ton. W 1933 roku 80 statków norweskich o łącznym tonażu 197.219 ton skreślono z rejestru, statki były albo sprzedane zagranicę, albo rozebrane, albo wreszcie zginęły podczas awarji. Z ogólnej ilości statków skreślonych było 66 parowców o tonażu łącznym 158.804 ton i 13 motorowców o tonażu 38.261 t.

Szwedzka flota handlowa w ciągu tego samego roku zmniejszyła się o 54 jednostki o łącznym tonażu 45.894 ton. Armatorzy szwedzcy nabyli 18 statków o łącznym tonażu 36.280 t. r. brutto, z tego 61% liczebnie i 37% tonażu było parowców; resztę stanowi 7 motorowców o łącznym tonażu 22.779 t. r. brutto. 5 statków o łącznym tonażu 20.469 ton zbudowano w Szwecji, w tem 4 motorowce i 1 parowiec. 12 statków używanych o łącznej pojemności 15.685 ton nabyto zagranicą. W roku 1933 Szwecja skreśliła z rejestru 72 statki o łącznym tonażu 82.174 ton, w tem 51 parowców (65.594 ton), 9 motorowców (12.595 ton) i 12 żaglowców — (3,985 ton) Ze skreślonych statków 13 jednostek (11.743 ton) stracone zostały podczas awarji, 24 statki o tonażu 36.145 ton sprzedano zagranicę i 35 statków (34.286 ton) poszło na rozbiórkę.

Danja w ciągu roku zmniejszyła swą flotę handlową o 18 statków o łącznym tonażu 49.513 ton. Równocześnie duńscy armatorzy nabyli 19 nowych statków o 21.198 t. r. brutto, w tej liczbie 12 statków o tonażu 15.244 ton zbudowano na stoczniach duńskich, zagranicą nabyto 7 statków o tonażu 5.954 ton.

Zaznaczyć jednak należy, że w porównaniu do zmniejszenia flot handlowych innych państw, floty państw skandynawskich uległy stosunkowo niewielkiej redukcji.

DOROCZNEGO ZGROMADZENIA BALTIC AND MARITIME CONFERENCE NIE BĘDZIE W TYM ROKU.

Międzynarodowy związek armatorów The Baltic and Maritime Conference w roku bieżącym nie zwołuje zwyczajnego dorocznego zgromadzenia. W końcu czerwca natomiast ma się zebrać w Stockholmie Rada Administracyjna i Komitet Wykonawczy Konferencji dla zastanowienia się nad szeregiem spraw pierwszorzędnego znaczenia dla międzynarodowej sytuacji w transporcie morskim.

Jak słychać ze strony państw skandynawskich poczynione są kroki w kierunku zwołania międzynarodowej konferencji morskiej. Sprawa zwołania tej konferencji staje się coraz bardziej naglącą w związku z ciężkiem położeniem w handlowej żegludze międzynarodowej. Decyzja w pierwszym rzędzie zależeć będzie od stanowiska, jakie zajmie Anglja. Jak słychać, sprawa zwołania konferencji międzynarodowej znajduje poparcie ze strony Niemiec.

ROSJA KUPUJE NOWE STATKI ZAGRANICĄ.

W czasach ostatnich Rząd Sowiecki nabył zagranicą 17 statków dla swej floty handlowej. Z tej liczby w Holandji nabyto 9 statków, w Anglji 5, w Norwegji 2 i we Francji 1. Z nabytych statków 14 przeznaczone są dla floty bałtyckiej i 3 dla floty czarnomorskiej.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WYWÓZ WĘGLA KAMIENNEGO W MAJU 1934 R.

przedstawiał się — według danych tymczasowych następująco (w tys. ton):

Wywóz węgla kamiennego w maju, przy mniejszej o 1 liczbie dni roboczych (23) w porównaniu z kwietniem zmalał o 4 tys. t. do 779 tys. t., a w porównaniu z majem r. ub. wzrósł o 164 tys. t. (26.67 proc.) Spadek wywozu dotyczył wyłącznie rej. śląskiego, skąd wywieziono 660 tys. t., tj. o 5 tys. t. mniej, natomiast z rej. dąbrowskiego wysłano 119 tys. t., a zatem o 1 tys. t. więcej w porównaniu z kwietniem. Eksport z rej. krakowskiego nie przekraczał 1 tys. ton.

Z ogólnej ilości — wywieziono na rynki środkowo - europejskie 81 tys. ton, tj. o 8 tys. t. więcej niż w kwietniu, głównie wskutek całkowitego wykorzystania kontygentu czechosłowackiego. Wywóz na rynki skandynawskie wynosił 274 tys. ton wobec 259 tys. ton w kwietniu, a zatem wzrósł o 15 tys. t. przyczem poprawa eksportu dotyczy wszystkich krajów, objętych tą grupą rynków, prócz Danji i Islandji, na które to rynki wysyłki zmalały. Co się tyczy rynków bałtyckich, to w miesiącu sprawozdawczym wysłano jedynie ok. 2 tys. t. do Estonji. Na rynki zachodnio-europejskie eksport wzrósł o 21 tys. t do 250 tys. t. przyczem wzrosły wysyłki do wszystkich krajów, objętych tą grupą rynków prócz Belgji. do której spadły bardzo poważnie. Również spadł w stosunku do poprzedniego miesiąca wywóz na rynki południowo-europejskie, a mianowicie o 46 tys. t. głównie wskutek zmniejszonych wysyłek do Włoch, a w mniejszym stopniu spowodu zaprzestania wywozu do wszystkich pozostałych krajów, objętych tą grupą rynków. Eksport na rynki pozaeuropejskie spadł o 6 tys. t do 11 tys. t., przyczem spadły wysyłki do Algieru i Afryki Poł., wzrosły natomiast na Daleki Wschód i do Brazylji. Co się tyczy węgla okrętowego — to odbiór jego zmalał o 2 tys. t do 28 tys. t, wzrósł natomiast wywóz do W. M. Gdańska o 4 tys. t do 19 tys. t.

Przeładunek w portach węgla kamiennego w maju spadł o 9 tys. t do 697 tys. t, przyczem przeładunek w Gdyni spadł o 21 tys. t do 445 tys. t, natomiast w Gdańsku wzrósł o 12 tys. t, wynosząc 252 tys. t.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W CIĄGU MAJA.

Wywóz węgla polskiego przez port gdański w ciągu maja przedstawia się w sposób następujący. Ogółem wywieziono 235.763 ton na 109 statkach. Z tej ilości wywieziono do: Francji 82.409 ton, (w kwietniu 57.000 ton), do Włoch 59.378 ton, do Szwecji 56.556 ton, do Norwegji 7.815 ton, do Algieru 6.705 ton, do Gibraltaru 5.875 ton, do Irlandji 5.500 ton, do Belgji 4.175 ton, do Niemiec 700 ton, do Islandji 550 ton, różne 4.235 ton. Powyższe liczby eksportu węgla nie obejmują węgla bunkrowego, eksport którego wyniósł według prowizorycznych obliczeń około 16 tys. ton.

WŁOSKI RYNEK WĘGLOWY.

Zaznaczający się od kilku lat proces kurczenia przywozu węgla (z 13 milj. ton wraz z koksem w r. 1929 do 8.8 milj. ton w r. 1932), w związku ze słabnącem zapotrzebowaniem za ten surowiec, został w ubiegłym roku zahamowany, przyczem nastąpiła poważna zwyżka przywozu, w stosunku do r. 1932 (o 800 tys. ton, do cyfry 9,6 milj. ton). Towarzyszył jednak zjawisku temu spadek wartości przywozu, z 685.917 tys. lir. na 676.523 tys., wobec spadku cen, objaw obserwowany zresztą w odniesieniu do wszystkich niemal surowców.

Zmiany, jakie zaszły ostatnio w kierunkach importowanego węgla, obrazuje niniejsze zestawienie:

	1933		1932		1931	
	milj. lir.	tys. ton	milj. lir.	tys. ton	milj. lir.	tys. ton
Przyw. ogól.	677	9,562	686	8,778	1,085	11,094
Anglja	331	4,928	383	5,249	623	5,835
Niemcy	173	2,201	157	1,736	219	3,220
Polska	40	755	33	526	60	592
Z. Saary	—	318	—	352	—	353
Rosja	44	579	37	458	54	436
Turcja	4	72	—	46	—	42
Francja	17	187	20	178	41	291
Holandja	—	357	—	19	—	27

Spadek importu węgla angielskiego pozostaje niewątpliwie w związku ze stosunkowo wysoką jego ceną, jest on bowiem droższy od węgla, dostarczanego przez inne kraje. Kwestja cen stanowi jedną z głównych przyczyn wzrostu przywozu węgla polskiego, który zwiększył się z 526 tys. t. w r. 1932 do 755 tys. w r. 1933 do czego dodać trzeba 340 tys. t. węgla bunkrowego w portach. Zauważyć należy,

że węgiel polski jest na rynku włoskim tańszy nawet od rosyjskiego.

Jak z zestawienia wynika, wzrósł również przywóz węgla niemieckiego, którego spadek w r. 1932 spowodowany był zanikiem pozycji węgla reparacyjnego, nie powraca on już jednak do poziomu z r. 1931. Stały wzrost wykazuje węgiel rosyjski, który przenika zwłaszcza do portów, a który powodzenie swoje zawdzięcza m. in. znakomitej propagandzie (jak na Targach w Bari i w Medjolanie).

Szczególnie znamienny jest nagły wzrost przywozu holenderskiego, który z nieznacznej ilości 27 tys. t. w r. 1931, w roku ostatnim (węgiel i koks) doszedł do 357 tys. ton. Te postępy węgla holenderskiego notuje również statystyka tegoroczna. W ciągu 4-ch pierwszych mies. r. 1934 przywiozła Holandja 48 tys. ton węgla (27.000 t. węgla kam. i 21.000 t. koksu) wobec ilości 26.189 t. przywiezionych w odpowiednim okresie r. 1933. Zakupów tego węgla dokonują głównie koleje państwowe.

P. I. E.

IMPORT SUROWCÓW DO NIEMIEC W RAMACH POSTANOWIEŃ DEWIZOWYCH.

Rozporządzenie Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung, wyznaczające kontyngent przydziału dewiz na czerwiec br. w wysokości 10% zawiera jeszcze bardzo charakterystyczny przepis, że sprawa zapłaty za niezbędne (lebenswichtige) surowce, które już podlegają nadzorowi przywozu, będzie osobno uregulowana. To zn., że za import wełny, bawełny, juty, skór surowych i obrobionych oraz nieszlachetnych metali od 1. bm. nie będzie płaciło się w ramach ogólnych przepisów dewizowych, ale na podstawie osobnych zarządzeń, które będą wydane przez urzędy nadzoru tych surowców w porozumieniu z Reichsstelle.

Ten przepis jest doniosłą nowością, bo przełamuje dotychczasową zasadę przydzielania dewiz niezależnie od krajów do Niemiec eksportujących. Przy nowej regulacji staje się dyskryminacja poszczególnych krajów koniecznością, a reglamentacja dewiz staje się narzędziem polityki handlowej.

WIDOKI ZBYTU OLEJU TERPENTYNOWEGO W NIEMCZECH.

Ożywienie ruchu budowlanego w Niemczech spowodowało wzrost zapotrzebowania na lak i farby. Fabryki, produkujące te artykuły, są najpoważniejszym konsumentem oleju terpentynowego. Szereg firm na rynku szczecińskim poważnie zainteresował się możnością sprowadzania z Polski oleju terpentynowego, pod warunkiem, że towar co do ceny, a przedewszystkiem jakości, okaże się konkurencyjnym.

Olej terpentynowy jest wolny od cła. Pobierany jest jedynie podatek wyrównawczy t. zw. „Ausgleichsteuer" w wysokości 2% od sumy, na którą składa się cena nabycia towaru, koszta przywozu, ubezpieczenia i t. d. Cena cif Szczecin za 100 kg waha się obecnie w granicach 32—33 RM, bez opakowania (beczki żelazne), ceny zaś za towar łącznie z opakowaniem dochodzą do 39,— RM za 100 kg cif Szczecin. Jako opakowanie mogłyby również służyć beczki drewniane.

Koniecznym warunkiem zawarcia tranzakcji jest uprzednie nadesłanie próbek, które w laboratorjach wspomnianych fabryk poddane zostają analizie.

Konsulat R. P. w Szczecinie.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW TOWARÓW POLSKICH NA POTRZEBY SHIPCHANDLERÓW DO HOLANDJI.

Jedynie niewielka ilość firm w Rotterdamie posiada równocześnie składy wolnocłowe („tranzytowe"), a zarazem zajmuje się bezpośrednio shipchandlerstwem. Znaczna większość shipchandler'ów są to firmy małe, kupujące potrzebne produkty od firm, posiadających składy wolnocłowe i niezajmujących się bezpośrednio akwizycją na statkach. Lecz nawet niektóre znaczniejsze firmy shipchandler'skie nie posiadają składów własnych wolnocłowych, ze względów technicznych, gdyż konieczne są różne formalności, posiadanie specjalnego urzędnika do spraw celnych itd.

Wśród towarów pochodzenia polskiego najlepsze widoki mają artykuły następujące: mąka, kasze, tłuszcz zwierzęcy, konserwy mięsne, konserwy jarzynowe, prawdopodobnie również cukier, marmelady. Zaznaczyć jednak należy, że nawet poważniejsze firmy przeważnie sprowadzają ilości, przy których bezpośrednie nawiązanie stosunków z eksporterem obcym niezawsze się opłaca. Dlatego wydaje się najbardziej pożądanem pozyskiwanie zamówień firm, posiadających składy wolnocłowe, za pośrednictwem holenderskich reprezentantów i agentów. Sprzedaż pewnych innych artykułów spożywczych na potrzeby shipchandler'ów byłaby możliwa, lecz każdorazowo należałoby uwzględnić specyficzne warunki. Do składów wolnocłowych dopuszczane są jedynie towary, nie ulegające szybkiemu zepsuciu. Pozatem uwzględnić trzeba postanowienia t. zw. Ustawy Towarowej, określającej gatunki pewnych towarów.

Zapotrzebowanie statków na niektóre artykuły nie jest dostatecznie znaczne, tak, iż towar holenderski nieobciążony cłem ma pewne większe widoki zbytu u shipchandler'ów.

Pozatem dostarczane mogłyby być wyroby tytoniowe i napoje wyskokowe. Pamiętać trzeba jednak, że sama organizacja handlu shipchandlerskiego stwarza trudności w tym zakresie, a składy wolnocłowe wolą trzymać marki, już wprowadzone i najbardziej poszukiwane. Gdyby statki polskie część swojego zapotrzebowania wódki i papierosów pokry-

wały u shipchandler'ów w portach obcych, żądając jednak wyrobów monopolowych polskich, to możliwem byłoby spowodować shipchandler'ów do zainteresowania się markami polskiemi i w ten sposób stworzyć zapotrzebowanie. Mając w ręku towar polski shipchandlerzy próbowaliby zapewne zbywać go i na inne statki.

Konsulat Hon. R. P. w Rotterdamie.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU OWSA NA RYNKU ITALSKIM.

W Italji istnieją możliwości zbytu owsa. Owies polski znajduje uznanie u odbiorców italskich, jednak jego cena jest — zdaniem firm odbiorczych — zbyt wysoka, aby znaleźć poważniejszych nabywców. Owies lżejszy „Plata" oferowany jest po cenie 60 szyl. cif. Genua, owies sowiecki cięższy po 70 szyl. W tranzakcjach wewnętrznych notowania owsa wynosiły w ostatnich czasach 50—55 lir. za kg. Cło przywozowe wynosi 16 lir.

Polskie firmy eksportowe winny zwrócić uwagę na możliwości skorzystania z konjunktury, pamiętając, że od konkurencyjności cen zależy możliwość zbytu owsa polskiego na rynku italskim.

PRZEDŁUŻENIE ULG CELNYCH DLA PORTOWYCH AUKCYJ OWOCOWYCH.

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 47 z dnia 11-go bm. ogłoszone zostało rozporządzenie ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu, oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 30 maja rb. o przedłużeniu mocy obowiązującej rozporządzenia tychże ministrów z dnia 8 marca rb. w sprawie częściowej zmiany art. 15 rozporządzenia z dnia 11 czerwca 1920 r. o taryfie celnej.

Powyższe rozporządzenie przedłuża stosowanie ulg celnych dla aukcyj owocowych w portach polskiego obszaru celnego do dnia 31 sierpnia br.

Ulgi, wprowadzone rozporządzeniem z dnia 8 marca br., polegały na stosowaniu opłaty manipulacyjnej dla jabłek świeżych, oraz pomarańcz i mandarynek, jak również i dla cytryn w zniżonej wysokości. Jak wiadomo, opłata manipulacyjna wynosi zasadniczo 10 proc. od sumy cła. Na podstawie omawianego rozporządzenia jabłka świeże (poz. 53 taryfy celnej) oraz pomarańcze i mandarynki (poz. 60, punkt 3) będą opłacały nadal opłatę tylko w wysokości 5 proc., cytryny zaś (poz. 60, punkt 4) — w wysokości 2 proc. — o ile nabywane są na aukcjach owocowych.

NIEODPOWIADANIE NA LISTY ZAGRANICZNYCH KLIJENTÓW.

Co pewien czas do wiadomości Izby naszej dochodzą informacje o faktach nieodpowiadania przez firmy polskie na oferty i zapytania zagranicznej klienteli. Fakty te, aczkolwiek coraz rzadsze, świadczą jednak o całkiem niedopuszczalnem ustosunkowaniu się firm krajowych do podstawowych zasad w stosunkach handlowych i do prymitywnych wymogów zwykłej uprzejmości. Z podobnego rodzaju zjawiskami walka jest konieczną, gdyż przynoszą one szkodę nietylko firmom poszczególnym, zaniedbującym w ten sposób własny swój interes, lecz również i to jest jeszcze bardziej szkodliwem, wytwarzają zagranicą pojęcie niezwykle ujemne o firmach polskich, jako niesolidnym kontrahencie. W okresie, gdy polityka handlowa Polski czyni wytężone starania o zdobycie nowych rynków zbytu i o podniesienie swego eksportu, wszelki przejaw niedbalstwa może przynieść nieobliczalne szkody.

Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni uważa przeto za swój obowiązek zwrócić się do wszystkich firm swego okręgu, podtrzymujących stosunki z zagranicą z wezwaniem, aby najskrupulatniej swego własnego i ogólnego interesu polskiego pod tym względem przestrzegały.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MAJA DO 7 CZERWCA 1934 R.

ALBANJA. Rozporządzeniem z dnia 26 kwietnia 1934 r. wprowadzony został podatek statystyczny na szereg towarów, który wynosi od towarów, które opłacają cło od sztuki — 0,05, od każdej paczki wysyłanej pocztą — 0.05, od wszystkich innych towarów 0.10 od 100 kg. Nie opłacają podatku towary wolne od cła.

ARGENTYNA. Rozporządzenie ministra finansów ustala, że obowiązek wizowania faktur konsularnych obowiązywać będzie od 1. 9. 34 r., z tem zastrzeżeniem, że przymus ten dotyczyć będzie wszystkich przesyłek, które po tej dacie do Argentyny nadejdą. Od tejże daty nie będą uznawane, jak dotychczas, równoznaczne z przysięgą oświadczenia eksporterów o wartości towarów składane przed konsulem argentyńskim w kraju wysyłki towaru.

AUSTRJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 30-go kwietnia 1934 r. z dniem 1 czerwca zabronione zostało znakowanie wyrobów nożowniczych, naczyń kuchennych i t. p. żelaznych, lub stalowych lanych znakiem „nierdzewiący" („rostfrei") w wypadkach, kiedy towary te sporządzane są z materjałów wątpliwych, nie gwarantujących nierdzewienia.

BELGJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 19 maja 1934 r. zarówno wywóz świeżych, gotowanych, lub w inny sposób przygotowanych skorupiaków do Francji, jak i tranzyt inną drogą niż kolejami żelaznemi podlega specjalnemu pozwoleniu odnośnych władz.

BRAZYLJA. Z dniem 1. 4. 34 r. nastąpiła pewna centralizacja w zakresie przydziału dewiz, polegająca na tem, że dokumenty przywozowe mają być przedkładane Komisji kontroli dewiz łącznie z podaniami o przydział dewiz.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. CEJLON. Według doniesień prasy, projektowane jest wprowadzenie ceł ochronnych na importowane słodycze, świece, wyroby szczotkarskie i cukiernicze (keksy i t. p.)

EGIPT. Według doniesień prasy stosowane będą również w roku przyszłym premje eksportowe na owoce i jarzyny.

ESTONJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 16-go maja 1934 r. zezwolił Rząd estoński na bezcłowy przywóz surowców, sprowadzanych dla celów uszlachetnia-

jących t. j. do farbowania, drukowania i t. p. i przeznaczonych na reeksport, a mianowicie: a) materjałów bawełnianych surowych, niebielonych (poz. 177 punkt 1a, 2a i 3a); b) tkanych kolorowo, nieobrobionych materjałów bawełnianych (poz. 188 p. 1—3), c) nieobrobionych tkanin jedwabnych i ze sztucznego jedwabiu (195 p. 1), d) nieobrobionych tkanin z napół sztucznego jedwabiu (197 p. 1) i e) nieobrobionych materjałów dzianych ze sztucznego jedwabiu (poz. 204 p. 1b est. taryfy celnej).

FINLANDJA. W rozporządzeniu z dnia 18 maja 1934 r. Rząd fiński wyjaśnia, że na mocy ustawy z dn. 23 marca rb. od dnia 30 czerwca 1934 r. import koksu podlega reglamentacji importu. Każda partja importowanego koksu musi być zaopatrzona w świadectwo pochodzenia i świadectwo rejestracji, które wydaje odnośny komitet, regulujący wwóz tych artykułów.

FRANCJA. Dekretem z dnia 11 maja r. 1934 został skontyngentowany przywóz wyrobów porcelanowych, książek do nabożeństwa, sztucznych zębów. Pozwolenia importowe wydają władze francuskie importerowi francuskiemu.

Na mocy dekretu Generalnej Dyrekcji Ceł z dn. 14 maja 1934 r. import jaj ptactwa dzikiego, w szczególności fazanów i kuropatw nie podlega kontyngentowaniu.

Według doniesień prasy, przedłożony został parlamentowi do zatwierdzenia projekt zniesienia podatku luksusowego: o ileby powyższy projekt został przyjęty, podniesiony byłby tylko o 20 proc. podatek obrotowy, co w znacznym stopniu ułatwiłoby handel perfumerją i kosmetykami.

Wyczerpane zostały na drugi kwartał w stosunku do „autres-pays“, a więc i do Polski następujące kontyngenty: aparaty do instalacji elektrycznej z porcelany i fajansu (poz. 347 bis A), wyroby szklane (362) wagi precyzyjne (634 ter C): papier pergaminowy (461 B); papier maszynowy o wadze powyżej 35 gr (461 G): skóry preparowane (krowie, cielęce itp.) (476 ter); obuwie skórzane dziecięce (481): obuwie z innych materjałów niż z jedwabiu (482 A): zamki, również niklowane (559 i 579).

GWATEMALA. Ustawa z dnia 20. 4. 34 r. upoważnia Rząd na okres 2-letni do wprowadzania zmian taryfy celnej, zmierzającej do ochrony gospodarstwa krajowego.

HOLANDJA. Utworzono nowy monopol Sardeli (Anchois) z siedzibą w Hadze. Celem Monopolu jest udzielenie pomocy finansowej holenderskim eksporterom tego artykułu w postaci premij wywozowych.

Według informacyj kupców holenderskich należy się liczyć z możliwością skontyngentowania w czerwcu, lub w lipcu importu przędzy bawełnianej.

Przedłużony został o dalsze trzy miesiące upływający z dniem 31 maja 1934 r. termin skontyngentowania importu zapałek.

HONDURAS. Z dniem 1 czerwca r. 1934 wprowadzone zostało w życie w Hondurasie ustawodawstwo dewizowe.

INDJE BRYTYJSKIE. Podwyższone zostało cło na zapałki i wprowadzony podatek od tych artykułów.

IRLANDJA. Dekretem z dnia 11 maja 1934 r. podwyższone zostały premje wywozowe na drób bity, jaja, słoninę i trzodę chlewną.

KANADA. Obniżone zostało z 25 na 20 proc. ad valorem cło preferencyjne na przędzę ze sztucznego jedwabiu brytyjskiego pochodzenia.

LITWA. Wprowadzona została reglamentacja przywozu papieru, polegająca na tem, że nawet najmniejsze ilości importowanego papieru muszą uzyskiwać pozwolenie importowe.

ŁOTWA. Z dniem 1. 6. 34 r. weszła w życie ustawa o skontyngentowaniu inmportu towarów w myśl której import wszelkich zagranicznych towarów został uzależniony od uzyskania każdorazowego pozwolenia Komisji Regulowania przywozu. Minister Finansów uzyskał jednak upoważnienie do ustalania listy towarów, które mogą być przywożone bez pozwoleń. Dopóki taka lista nie zostanie sporządzona cały import podlega reglamentacji.

NIEMCY. Na czerwiec r. b. ustalono wysokość przydziału dewiz w wysok. 10% ogólnego kontyngentu a wysokość kantyngentów rembursowych na 20%. W celu umożliwienia przywozu surowców niezbędnych specjalne ulgi od tych postanowień będą stosowane przy imporcie wełny, bawełny, łyka, skór i metali nieszlachetnych. począwszy od 1. VI. 34 r.

W dn. 15 maja 1934 r. ogłosiła „Reichstelle für Tiere und tierische Erzeugnisse“ rozporządzenie o rozciągnięciu reglamentacji obrotu artykułami zwierzęcemi na wszelkie tłuszcze z nierogacizny, bydła i owiec.

Centrala Zbóż i Pasz ogłosiła. że import nasion oleistych od dnia 1. VI. 34 r. będzie ściśle uzależniony od każdorazowego położenia dewizowego. W związku z tem kontraktów zakupu przez pewien czas nie można zawierać.

Reichsgesetzblatt z 31 maja br. Cz. I Nr. 60. str. 469 ogłasza rozporządzenie, mocą którego zakaz zakupu: wełny (poz. tar. 144 i ex 413), czesanki (poz. 416 i ex 413). odpadków wełnianych (ex 144 i 413). sztucznej wełny poz. 414. tkanin z wełny i innego włosia zwierzęcego (417—425) zostaje przedłużony do 30 czerwca br.

STANY ZJEDNOCZONE. Od dnia 9 maja 1934 obowiązuje podatek od wszelkiego rodzaju opakowania z bawełny, papieru lub juty. Podatek ten wynosi obecnie: podatek od worków papierowych 2,082 do 3,518 cent. od 1 funta: worków bawełnianych niebielonych, niefarbowanych 4,914 dol., bielonych i farbowanych 5,124 dol. Dla worków jutowych 2.914 dol. od 1 funta. Worek cukru o zawartości 300 lbs.waży np. 2,5 lbs., podatek wynosi mniej więcej 7,4 dol. od sztuki.

SZWECJA. Wniesiony został projekt ustawy o wprowadzeniu zakazów przywozu i systemu pozwoleniowego. Uchwały parlamentu w tej sprawie spodziewane są w połowie czerwca.

Parlamentowi przedłożony został do zatwierdzenia projekt podwyżki cła na wyroby porcelanowe i fajansowe, kapelusze damskie, biel cynkową, mydło, tłuszcze zwierzęce, margarynę itp.

Firmy, zainteresowane eksportem i importem między Polską a Holandją, mogą zasięgnąć informacji w Izbie Polsko-Holenderskiej w Warszawie ul. Ossolińskich Nr. 6, tel. 648-18.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma amerykańska poszukuje dostawców małych koszyków z wikliny, różnokolorowych, wysokość łącznie z kabłąkiem 6—18 cali. P/12633/49/Sz.

Na rynku estońskim istnieje zapotrzebowanie na tanie wyroby fajansowe oraz szklane P/13193/3N/Sz.

Firma na Malcie interesuje się importem szeregu artykułów przemysłowych m. in. wyrobów czekoladowych. P/13161/3B/Sz.

Poważna firma (polska) z Unji Południ.-Afryk. interesuje się następ. artykułami: sprężyny materacowe, taśmy tapicerskie, kółka do mebli, gwoździe różnych rodzajów, papa dachowa, podkówki do obcasów o kształcie litery U, ochraniacze obcasów, narzędzia szewskie. P/13594/3B/R.

Firma angielska interesuje się importem z Polski prasowanej tektury (Fibre Board — Hartpappe) do produkcji kuferków i walizek. P/13873/61/R.

Firma z Rodos istniejąca od 1890 r. interesuje się zakupem w Polsce: sznurków, nici dla szewców, guzików i wszelkiego rodzaju ornamentacyj, oraz przyrządów szewskich, prawideł drewnianych, ceraty, tkanin elastycznych do obuwia i t. p. skór wierzchnich i podeszwowych. P/13370/4P/R.

SPRAWY SZKOLNICTWA

AKTUALNE ZADANIA I POTRZEBY LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI.

Poza pracą, wchodzącą w zakres działalności, bezpośrednio wynikającej z wymogów życia gospodarczego okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, Izba obejmuje swemi agendami również i sprawy handlowego zawodowego szkolnictwa. Działalność jej w tej dziedzinie przybrała poważne rozmiary. Tak, Izba posiada 2 klasowe Liceum Handlowe w Bydgoszczy, 4 klasową Szkołę Handlową w Toruniu, 3 klasową Szkołę Handlową w Grudziądzu i w Tczewie.

Rozwój Gdyni w latach ostatnich spowodował zwrócenie przez Izbę specjalnej uwagi na konieczność utworzenia w Gdyni odpowiednich zakładów naukowych dla młodzieży, mającej w przyszłości poświęcić się pracy w dziedzinie handlu morskiego. W wykonaniu tych nowych postulatów, przed 4 laty przeniesiona została z Wejherowa do Gdyni 4 klasowa Szkoła Handlowa Izby, a w roku zeszłym otwarto 3 klasowe Liceum Handlowe.

Ze względu na specjalne zadania, jakie ta ostatnia uczelnia ma do spełnienia i ze względu na specjalne zainteresowanie, jakie jej się należy, uwagi poniższe będą tylko jej dotyczyły.

Głównem zadaniem Liceum Handlowego w Gdyni, jest przygotowanie młodzieży do pracy we wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwach portowych. Zadaniem, nie mniej ważnem, jest dokonanie posiewu, dzięki któremu wykiełkuje przyszłe pokolenie kupców morskich, a którego rezultatów można bez złudzeń oczekiwać dopiero za szereg długich lat. Jakkolwiek żadna szkoła nie jest zdolna stworzyć „gotowego" kupca, to jednak, jeżeli chodzi o Liceum gdyńskie, winno ono mieć możność dania takiego przygotowania uczącej się młodzieży, któreby zdołało skutecznie wykształcić narybek pierwszych szeregów młodych kupców polskich na skalę międzynarodową, jeżeli nie pod względem znaczenia, to przynajmniej pod względem swego charakteru, i to choćby te szeregi miały tworzyć w przyszłości tylko kilka procent młodzieży, kończącej Liceum.

To też, dla zrealizowania tego zadania Liceum gdyńskie winno brać pod szczególną uwagę te wszystkie środki, jakie mogą być w tym kierunku najbardziej skuteczne, i to zarówno środki naukowe, jak i wychowawcze, ze względu na konieczność przeorania psychiki młodzieży, niejednokrotnie napęczniałej uprzedzeniem starszego pokolenia, jeżeli nie do handlu wogóle, to przynajmniej do pracy samodzielnej w handlu, i widzącej ziszczenie najpiękniejszych marzeń o karjerze życiowej w otrzymaniu dobrze płatnej posady przy biurku.

Problem ten jest bardzo ważny, środki zaś, jakkolwiek pod wieloma względami nader skromne, są jednak wystarczające, aby zapoczątkować, po zbudowaniu portu i położeniu podwalin pod rozwój marynarki handlowej, realizację drugiej części polskiego programu handlowo - morskiego, t. zn. kształcenia przyszłych importerów i eksporterów o szerokich horyzontach myślowych i dalekosiężnej inicjatywie, bez których posiadanie dostępu do morza i podróżowanie po niem pozostanie jedynie paljatywem w pochodzie do zdobycia niezależności gospodarczej i dobrobytu Polski na odcinku pracy na morzu. Zadania Liceum Handlowego w Gdyni sprowadzają się więc pod tym względem do rozwiązania zagadnienia wykształcenia i wychowania w swych murach takiego zastępu młodych sił do pracy na polu kupieckiem, jaki najbardziej odpowiada wymaganiom, stawianym przez rynek pracy przedewszystkiem na terenie portu i miasta Gdyni. W ścisłym związku z tem zagadnieniem jest oczywiście ustalenie odpowiedniego programu nauki w Liceum. Da się zaś to osiągnąć tylko w tym wypadku o ile zainteresowane sfery gospodarcze zechcą przyjąć czynny udział w ustaleniu ogólnych wytycznych tego programu, z uwzględnieniem korektyw gospodarczych, wysuwanych przez działalność portu gdyńskiego, gdzie jeden rok rozwoju powoduje konieczność wprowadzenia większych zmian, niż gdzieindziej na Zachodzie w ciągu długiego szeregu lat.

Lecz i opracowanie programu nauczania w Liceum nie wyczerpuje zagadnienia kontaktu jego ze sferami gospodarczemi.

Aby sprostać całkowicie swemu zadaniu, Liceum musi mieć również zapewnione możliwie najdalej idące zainteresowanie i poparcie ze strony sfer gospodarczych w dziedzinie praktycznego szkolenia młodzieży. Mamy tutaj na myśli przedewszystkiem ułatwianie w uzyskiwaniu praktyk wakacyjnych przez uczniów Liceum w różnych przedsiębiorstwach portowych w Gdyni.

Również nie bez znaczenia byłoby rozważenie możliwości dorywczego zatrudniania młodzieży licealnej w pracy portowej w czasie roku szkolnego.

Wszystko to jest niezbędne dla przelania na młode pokolenie możliwie w najszerszej mierze doświadczenia, zdobytego z tak wielkim wysiłkiem i trudem przez przedstawicieli sfer gospodarczych, aby mogły one w przyszłości kontynuować dzieło dalszej rozbudowy handlu morskiego w Polsce.

Liceum gdyńskie ze swej strony stara się prowadzić naukę w sposób najbardziej praktyczny, na jaki tylko granice jego możliwości wewnętrznych mogą zezwolić. Dążeniem Liceum w najbliższej przyszłości jest poczynienie dalszych postępów w tym kierunku. Istnieje szereg projektów, aby nauczanie w Liceum gdyńskiem było możliwie jeszcze bardziej związane z praktyką życia gospodarczego. M. in. naprzykład brane są pod uwagę ćwiczenia praktyczne, które możnaby nazwać „grą handlową" polegające na stworzeniu przez Liceum w Gdyni w kontakcie z jakąbądź inną uczelnią handlową w Polsce, przedsiębiorstwa teoretycznego, załatwiającego manipulacje i korespondencję handlową na wzór przedsiębiorstw realnie pracujących. Kilka słów poświęcić należy omówieniu specyficznego zagadnienia Liceum w Gdyni, a mianowicie istnieniu w niem 3 klasy, utworzonej w celu pogłębienia studjów w zakresie specjalizacji w handlu morskim. Nietylko jednak ze względu na specjalizację w tym handlu zasługuje ona na szczególną uwagę. Stanowiąc nadbudówkę, nie mającą precedensu pod względem swego charakteru w średniem szkolnictwie handl. w Polsce, wspomniana 3 klasa jest również predystynowana odegrać rolę nader ważką w dziele wyższego szkolenia młodzieży, obierającej działalność w dziedzinie handlu za przyszły swój zawód. Sprecyzować jednak należy w danym wypadku pojęcie „wyższego" wykształcenia, aby nie zostać fałszywie zrozumianymi. Studja wyższe na uczelniach handlowych mają dwojakie zadanie do spełnienia: po pierwsze dać studjującej młodzieży możliwie bogaty zasób wiadomości, potrzebnych w przyszłym jej zawodzie, i powtóre przygotować tę młodzież, jeżeli nie do przyszłej pracy naukowej, to przynajmniej do możliwie głębszego i szerszego ujmowania myślowego zjawisk gospodarczych.

W pewnej tylko mierze może i powinno Liceum Handlowe starać się osiągnąć ten drugi cel, cel „teoretyczny", uzasadniony koniecznością wypuszczania młodzieży z murów szkolnych nietylko z zapasem wiadomości praktycznych, lecz i z tak przeoranemi umysłami, które zezwolą na szersze spojrzenie na świat i syntetyczne ujęcie zjawisk życia gospodarczego. Lecz to zadanie Liceum, jakkolwiek ważne, nie jest w przeciwieństwie do wyższych szkół handlowych — zadaniem najważniejszem.

Zadanie, wspólne wszystkim szkołom handlowym: wyższym i średnim (a więc i licealnym) jest przygotowanie uczącej się młodzieży do życia praktycznego w granicach, jakie poszczególny szczebel szkoły sobie zakreśla. I oto te właśnie granice możliwości przygotowania młodzieży ulegają znaczniejszemu poszerzeniu w trzeciej klasie Liceum gdyńskiego w porównaniu do liceów dwuletnich.

Jakiekolwiek ambicje Liceum gdyńskiego, wypływające z posiadania nadbudówki w postaci trzeciego roku nauki, (niemającego odpowiednika w szkolnictwie średniem), a idące w kierunku uznawania trzeciego roku „za wyższą uczelnię" winny być zawsze obce i uważane za wręcz szkodliwe. Natomiast trzecia klasa, jako mogąca dać bardziej pogłębione przygotowanie handlowe, nb. specjalnie w handlu morskim, winna być uważana za twór niewątpliwie pozytywny i dla naszych stosunków pożyteczny.

Aleksander Szulc.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

USAMODZIELNIENIE POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

Zależność polskiego rybołówstwa morskiego od W. M. Gdańska na przestrzeni ostatniego dziesiątka lat kształtowała się wyłącznie pod działaniem sił wolnohandlowych. Wolne Miasto Gdańsk było największym odbiorcą naszych połowów morskich, występując zarazem jako dalszy pośrednik na rynku polskim, dokąd dostarczał przeważnie te same ryby już w stanie przerobionym (wędzone ryby, konserwy). Nasi rybacy, otrzymując pieniądze w Gdańsku, zaopatrywali się tam w narzędzia połowu, reperowali tam swoje kutry i motory. Stan ten wysoce niekorzystny dla nas w owym okresie, świadczący o naszej bierności na tym odcinku gospodarczym, uległ w ostatnich kilku latach tak radykalnym zmianom, że dziś niema i nie może już być mowy o jakiejkolwiek zależności naszego rybołówstwa morskiego.

Doceniając znaczenie rozwoju wypadków Morski Urząd Rybacki prowadzi począwszy od 1924 roku specjalną ewidencję statystyczną, dotyczącą znaczenia W. M. Gdańska jako

odbiorcy naszych połowów morskich. Przytaczamy cyfry:

Rok	Całkowity połów polskiego ryboł. morsk. ilość w tonach	wartość w tysiąc zł.	W. M. Gdańsk zakupiło w tonach	proc.	w tysiąc. zł.	proc.
1921	1.300	650	brak danych		brak danych	
1922	3.719	1.010	brak danych		brak danych	
1923	4.120	852	brak danych		brak danych	
1924	2.389	1.562	1.092	45%	816	32%
1925	1.497	1.066	911	61%	667	63%
1926	1.812	1.795	973	54%	1.102	61%
1927	1.787	2.631	932	53%	1.663	63%
1928	2.321	3.287	1.189	51%	2.114	64%
1929	2.783	3.631	1.331	48%	1.918	53%
1930	3.119	3.122	1.371	44%	1.600	31%
1931	7.044	3.202	2.393	34%	1.149	36%
1932	9.063	2 560	2.918	32%	621	24%
1933	13.970	4.589	1.414	11%	523	12%
1934	6.720	1.142	243	4%	97	8%

(1934 r. — do 1-go czerwca).

Wymowa tych cyfr jest bardzo wyraźna. Ze wzrostem aktywności naszego rybołówstwa morskiego zanika znaczenie W. M. Gdańska jako odbiorcy. I nie może być inaczej. Ważność tego odcinka naszej pracy gospodarczej na morzu jest tak wielka, że nie mogą kształtować rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego czynniki postronne.

Gdańsk, mając sztucznie rozbudowany w czasie wojny przemysł przetwórczy ryb morskich (fabryki konserw, wędzarnie), pracujący dla armji niemieckiej, po włączeniu w organizm gospodarczy Polski, starał się nastawić swą działalność na obszerny i wygłodzony wojną rynek polski.

W tych to czasach, gdzie wszelkie środki żywności, a więc i ryby morskie były bardzo cenione i poszukiwane, mamy do zanotowania przejściowy zakaz sprzedaży ryb morskich z połowów polskich rybaków na teren Wolnego Miasta Gdańska. Fakt ten mimo, iż o nim się zapomniało, ma swą silną wymowę, wysuwając na pierwszy plan ryby morskie z własnych połowów, jako jeden ze środków wyżywienia kraju.

Niema w tem nic dziwnego, że w pierwszych latach objęcia we władanie morza, Gdańsk stał się głównym odbiorcą naszych połowów morskich, gdyż w czasach przedwojennych było to jedyne miejsce, gdzie swoje nieznaczne połowy mógł sprzedać polski rybak morski. Na całem wybrzeżu polskiem handel ani przemysł przetwórczy ryb morskich prawie że nie istniał, nie mając ku temu warunków (brak portów rybackich, brak chłodni rybnej, brak stałej dostawy ryb itp.). Pośrednictwo jednak Gdańska zawierało w sobie wielkie niebezpieczeństwo, bo przecież W. M. Gdańsk oprócz kupowanych naszych ryb, posiada swoje własne połowy, zakupując pozatem ryby zagranicą. Nic dziwnego, że na rynku W. M. Gdańska, stanowiącego jedną setną część pojemności w stosunku do całej Polski, gromadził się taki nadmiar ryb morskich, że dyktowano naszym rybakom ceny poniżej ich własnych kosztów, czyniąc zawód rybaka nieopłacalnym.

Wtedy to zwrócono uwagę na niebezpieczeństwo zbędnego pośrednictwa W. M. Gdańska, podczas gdy tak obszerny rynek polski leżał odłogiem, podczas gdy rocznie wydawano do pięćdziesięciu miljonów złotych za zagraniczne śledzie. Nasze rybołówstwo morskie stanowiło tylko mały procent zapotrzebowania Polski na ryby morskie, ale i tego małego procentu nie potrafiono umieścić na rynku krajowym. Konieczność nastawienia się naszego rybołówstwa morskiego na krajowego odbiorcę wysunęła się na pierwszy plan.

Dzięki planowej akcji specjalnie utworzonego Wydziału Rybołówstwa Morskiego w Min. Przemysłu i Handlu (21 grudnia 1927 r.) i powołanego do życia 3 grudnia 1928 roku Morskiego Instytutu Rybackiego, rozwój naszego rybołówstwa morskiego i związanego z niem handlu i przemysłu rybnego w ciągu ostatnich pięciu lat wchodzi na właściwe tory. Wystarczy porównać rezultat połowów w 1921 roku, wynoszący miljon trzysta tysięcy kilogramów, z rezultatem w roku 1933 w ilości czternastu miljonów kilogramów. Nasze rybołówstwo morskie z przybrzeżnych połowów wyszło na daleki Bałtyk i Morze Północne. Gdynia z nowoczesnym portem rybackim i potrzebnemi urządzeniami stanowi dziś potężny ośrodek handlu i przemysłu rybnego, ośrodek mogący kraj zaopatrywać w tani produkt spożywczy, jakim są ryby morskie z polskich połowów. Ilość osób zatrudnionych w rozsianych po całem wybrzeżu wędzarniach, w handlu i przemyśle rybnym, stale wzrasta. Jest to jeden z nielicznych działów naszego życia gospodarczego, wykazujący stały i silny rozwój właśnie w okresie kryzysu. Jest to dział, którym interesuje się żywo kapitał zagraniczny, a krajowy kapitał prywatny zaczyna również widzieć w tym dziale wielkie możliwości współpracy.

Tak więc proces rozwoju i usamodzielnienia naszego rybołówstwa morskiego uważać możemy za dokonany. Wywozić naszych ryb morskich do Gdańska nie jesteśmy zmuszeni, z drugiej strony również dbać powinniśmy o to, aby rybołówstwo W. M. Gdańska znajdujące się pod wieloma względami w specyficznych i nieraz bardziej pomyślnych od naszego warunkach nie wywierało wpływu deprymującego i dezorganizującego na nasz rynek krajowy. Takie są główne wytyczne naszej polityki gospodarczej w dziedzinie rybołówstwa morskiego.

B. Sotkowski.

K R O N I K A.

WZNOWIENIE WYJAZDÓW POLSKICH RYBAKÓW NA POŁOWY PEŁNEGO BAŁTYKU.

Po całomiesięcznej przerwie w maju w połowach bornholmskich (Bornholm obok Danji), zaczęły się wyjazdy kutrów z Gdyni na połowy dorszy, z początkiem czerwca. Do dnia 10 czerwca przywiozły cztery kutry 16.000 kg dorszy. Ryby te oczyszczone już na kutrze natychmiast po połowie na morzu, przywieziono opakowanie w lodzie do Chłodni Rybnej, gdzie oddano je do zamrożenia.

Wyjazdy na połowy zostały umożliwione, wobec częściowego opróżnienia się Chłodni Rybnej, dzięki czemu zrobiło się miejsce na świeże transporty ryb morskich. Jak wiadomo, akcja zaopatrywania Warszawy w dorsze i flądry mrożone rozwija się dobrze i obecnie Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni wysyła ryby morskie wagonowo.

TRANSPORTY ŚWIEŻYCH SANDACZY I LESZCZY Z ESTONJI DO GDYNI.

Z początkiem czerwca nadeszły dwa transporty drogą morską z Tallina (Estonja) do Gdyni ryb słodkowodnych w lodzie. Pierwszy transport próbny zawierał tysiąc kg sandaczy w lodzie. Drugi transport 1.400 kg sandaczy i 1.400 kg leszczy w lodzie. Ryby te zaskładowano w Chłodni Rybnej w Gdyni. O ile z jednej strony fakt ten jest dowodem przyciągnięcia nowych ładunków przez port gdyński, to z drugiej strony, ze względu na to, że ryby te są przeznaczone na rynek polski, należy się dziwić naszym kupcom, szukającym drogich ryb zagranicznych i nie interesującym się taniemi i smacznemi rybami z polskich połowów morskich.

PRZEDSTAWICIELE NORWESKIEGO RYBOŁÓWSTWA W GDYNI.

W dniu 12 czerwca przybyli do Gdyni pp. Olav Notevarp — dyrektor laboratorjum rybackiego należącego do państwowego Dyrektorjatu Rybołówstwa Morskiego w Norwegji, oraz p. Chr. Ruus z Bergen, jako przedstawiciel eksporterów śledzi solonych. Celem przyjazdu do Polski jest zapoznanie naszych sfer importerów z nowym gatunkiem solonych śledzi norweskich. Dotychczas na rynku polskim są znane norweskie śledzie solone gatunków tanich, twardo solonych. Obecnie czynione są próby w laboratorjum badawczem w Norwegji, lekkiego solenia wyborowych gatunków śledzi (matjasy) na wzór islandzkich matjasów.

Przedstawiciele rybołówstwa norweskiego przywieźli ze sobą próbne partje tych nowych gatunków śledzi solonych i mają nadzieję, że gatunki te przyjmą się na rynku polskim. Widzimy więc, jak wielkie znaczenie przywiązuje się zagranicą do nawiązywania bezpośredniego kontaktu z polskim odbiorcą i że czasy, w których byliśmy zdani na drogich pośredników (z Niemiec i z Gdańska) należą do niepowrotnej przeszłości.

KUTRY RYBACKIE OBSŁUGUJĄ RUCH WYCIECZKOWY NA WYBRZEŻU.

Całkowity ruch wycieczkowy obsługiwany jest nietylko przez statki Żeglugi Polskiej, lecz także przez kutry rybackie. Od kilku już lat wycieczki na kutrach rybackich motorowych, zaopatrzonych w przybory ratownicze, należą do najbardziej ciekawych przejażdżek morskich. W roku obecnym celem uniknięcia wzajemnej konkurencji doszło do porozumienia między kutrami rybackiemi a przedsiębiorstwem Żegluga Polska. Pociągnęło to za sobą znaczne podrożenie cen za przejazdy kutrami, gdyż opłaty zrównano z cenami statków Żeglugi Polskiej. Zasadniczo nie można tu mówić o konkurencji ze statkami Żeglugi Polskiej, ponieważ kutry rybackie wyjeżdżają do miejsc, do których nie kursują statki Żeglugi. Przejazd 1 osoby na kutrze wynosi od 0,70 do 6,00 zł. zależnie od odległości. Wycieczki korzystają ze zniżek. Bilety na przejazdy kutrami sprzedają kasy Żeglugi Polskiej (specjalny kiosk obok Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackim).

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Capella	19. 6.	23. 6.	27. 6.	—	30. 6.
Śląsk	26. 6.	30. 6.	4. 7.	—	7. 7.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 24. 6.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	18. 6.	23. 6.	20. 6.
Minos	25. 6.	30. 6.	27. 6.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 6. — z Gdańska 22. 6.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.
s/s Kastelholm — z Gdyni 1. 7.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 18. 6.
s/s Egon — z Gdyni 25. 6.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 26. 6. — z Gdańska 28. 6.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marienholm — z Gdyni 25. 6.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.
s/s Iwan — z Gdyni 11. 7. — z Gdańska 13. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 7.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 23. 6.
s/s Minos — z Gdańska 30. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 18. 6. — z Gdańska 19. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	19. 6.	23. 6.
Piteaelf	23. 6.	26. 6.
E. Russ	26. 6.	30. 6.
Kaete	30. 6.	3. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia	Gdańsk
Tczew	3. 7.	7. 7.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 22. 6. — z Gdańska 21. 6.
s/s Akershus — z Gdyni 6. 7. — z Gdańska 6. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 7. 7. — z Gdańska 6. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 19. 6. — z Gdańska 22. 6.
s/s Cieszyn — z Gdyni 26. 6. — z Gdańska 29. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Andromeda	21. 6.	23. 6.
Butt	25. 6.	27. 6.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.
Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Irisen	19. 6.	22. 6.	29. 6.
Cieszyn	26. 6.	29. 6.	5. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 25. 6. — z Gdańska 27. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Amazone — z Gdyni 19. 6. — z Gdańska 21. 6.
s/s Theseus — z Gdyni 26. 6. — z Gdańska 28. 6.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 19. 6. — z Gdyni 21. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 26. 6. — z Gdyni 28. 6.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 20. 6. — z Gdyni 21. 6.
s/s Lwów — z Gdańska 27. 6. — z Gdyni 28. 6.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Marta — z Gdyni 22. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 24. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Canadia — z Gdyni 21. 6. — z Gdańska 21. 6.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Roland — z Gdyni 20. 6. — z Gdańska 22. 6.
m/s Gotland — z Gdyni 30. 6. — z Gdańska 2. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Sagaporack — z Gdyni 26. 6.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 21. 7.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 19. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 25. 6. — z Gdyni 25. 6.
s/s Borek — z Gdańska 7. 7. — z Gdyni 9. 7.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Laomedon — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 23. 6.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Mad as, Calenta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 23. 7.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia „	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Cliffwood — 16. 6.		s/s Scanpenn — 23. 6.
s/s Scantates 23. 6.		s/s Cliffod 29. 6.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 19. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 21. 6.	s/s Kościuszko 1. 7.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Capella	19. 6.	23. 6.	27. 6.	—	30. 6.
s/s Styrk	26. 6.	30. 6.	4. 7.	—	7. 7.

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Piteaelf	20. 6.	23. 6.	26. 6.
E. Russ	23. 6.	26. 6.	30. 6.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	30. 6.	3. 7.	7. 7.

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Hamburga 22. 6. — do Gdyni 25. 6.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 23. 6. z Rotterdamu — s/s Chorzów 30. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
But	19. 6.	25. 6.	27. 6.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 21. 6. z Antwerpji — s/s Irisen 29. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Butt 16. 6. — w Gdyni 25. 6. z Antwerpji — Condor 28. 6. — w Gdyni 5. 7.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Minos	21. 6.	25. 6.	27. 6.	30. 6.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	28. 6.	1. 7.	3. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	21. 6.	24. 6.	27. 6.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lublin	14. 6.	17. 6.	21. 6.
s/s Lwów	21. 6.	24. 6.	28. 6.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
s/s Topeka	20. 5.	28. 5.	5. 6.	—	6. 7.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Novigates	29. 5.	31. 5.	2. 6.	1. 7.	3. 7.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia							Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haifa	Gdynia—Gdańsk
s/s Gotland	19. 5.	21. 5.	25. 5.		9. 6.		—	28. 6.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa — wychodzi z Casablanca 25/26. 6. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 7.